DOI: 10.11649/a.2983
Article No.: 2983

Adeptus
nr 20/2023 r.

Angelika Kosieradzka – slawistka, bałkanistka i polonistka, pracowniczka Instytutu Slawistyki Zachodniej i Południowej Uniwersytetu Warszawskiego. W 2021 roku obroniła pracę doktorską zatytułowaną *Krajobraz socjalistycznego miasta jako przedmiot bułgarskich praktyk artystycznych po 1989 roku. Przypadek Sofii.* W pracy naukowej zajmuje się głównie kulturowymi i antropologicznymi badaniami nad przestrzenią oraz sztuką, a ostatnio również sposobami ujmowania Słowiańszczyzny w kulturze współczesnej.
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1483-6573
e-mail: angelika.kosieradzka@uw.edu.pl

Angelika Kosieradzka

Metro w Belgradzie jako przestrzeń niedokończonej modernizacji i literackie refleksy jego historii

Serbska historyczka Dubravka Stojanović, odczytując centrum współczesnego Belgradu jako materiał źródłowy, zauważa, że „na każdej ulicy, w każdym zakątku historycznego centrum dominującym wrażeniem miasta jest niekompletność"[1] (Stojanović, 2017, s. 88). Według badaczki źródło tego wybrakowania w skali makro stanowi między innymi polityczne zdestabilizowanie Serbii, na poziomie lokalnym zaś – brak całościowego podejścia do urbanistyki i spójnej wizji rozwoju stolicy (skutkujący chaotycznością zabudowy, zwłaszcza w dzielnicach oddalonych od śródmieścia) oraz wprowadzanie przeważnie tymczasowych rozwiązań architektonicznych. Stojanović konkluduje, że propozycje zmiany wizerunku Belgradu jako miasta niekompletnego, zdezorganizowanego oraz dysfunkcyjnego były przez lata „porzucane, jeszcze zanim wprowadzono je w życie, co sprawiło, że późniejsze próby porządkowania były bardziej kosztowne i ciągle odkładane na «lepsze czasy»" (Stojanović, 2017, s. 89). Dobrą egzemplifikacją tej polityki powtarzalnego odraczania realizacji

[1] Jeśli nie zaznaczono inaczej, tłumaczeń cytatów z języka angielskiego i serbskiego dokonała autorka artykułu.

The study was conducted at the author's own expense.
The author is a member of the Editorial Team of this journal and the Editor-in-Charge of this issue.
Publisher: Institute of Slavic Studies, Polish Academy of Sciences.

projektów modernizacyjnych jest belgradzkie metro, jako koncept obecne w serbskiej myśli urbanistycznej od czasów międzywojnia do 2030 roku, na kiedy zaplanowano ukończenie drugiej linii.

Belgradzki system szybkiej kolei podziemnej paradoksalnie znieruchomiał więc na ponad sto lat w stanie „bycia w trakcie". Ciągła niemożność finalizacji przedsięwzięcia nie oznacza bynajmniej, że metro nie istnieje. Istnieje, jednak permanentnie znajduje się na etapie planowania, materializacji doczekała się jedynie niewielka część niezbędnej infrastruktury, po czym cały projekt utkwił w fazie przejściowej między rozwiązaniami zastępczymi a docelową realizacją. Właśnie w charakterze przestrzeni liminalnej belgradzkie metro interpretują Ivana Suboticki i Knut Sørensen, socjologowie oraz badacze łączący w swoich badaniach nauki techniczne oraz społeczne. Wykorzystując teorię obrzędów przejścia etnografa Arnolda van Gennepa (van Gennep, 2006), proponują rezygnację z linearnego opisu w kategoriach „udane/nieudane" na rzecz temporalnych aspektów rozwoju danej koncepcji technologicznej (Suboticki & Sørensen, 2020, s. 2). Autorzy wymieniają szereg czynników, które przyczyniły się do wieloletniego wstrzymania planów budowy, w tym między innymi kwestie finansowe, niestabilność polityczną aparatu administracyjnego czy – skutkującą długotrwałymi negocjacjami – rozbieżność wizji dotyczących przyszłego metra. Dokonana przez badaczy analiza wykazała, że mimo wszystkich utrudnień zamierzenie nigdy nie zostało ostatecznie zarzucone, ponieważ wszystkich zaangażowanych w nie aktorów łączyło przeświadczenie o konieczności jego realizacji. Zatem w całym procesie decyzyjnym „nie było żadnej linearności […], a jedynie powtarzalne odtwarzanie przestrzeni liminalnych" (Suboticki & Sørensen, 2020, s. 15). Aby ukazać cykliczność trybu działania projektantów (złożonego z wielu cyrkulujących etapów, wśród których wymienić można chociażby prezentacje wciąż nowych koncepcji, negocjacje, konsensusy, odroczenia, opóźnienia oraz powroty do wstępnych propozycji), należy przynajmniej skrótowo nakreślić historię belgradzkich starań o metro. Ta wielowątkowa opowieść o próbach wprowadzenia konkretnej technologii ukazuje jednocześnie główne problemy składające się na, ponownie przywołując osąd Dubravki Stojanović, niekompletność stołecznej przestrzeni. Poświadczeniem kulturowego statusu przyszłego metra jako symbolu wybrakowania serbskiej rzeczywistości w ogóle jest zaś – analizowany w dalszej części niniejszego artykułu – dramat *Halflife* z 2005 roku, którego akcję Filip Vujošević nieprzypadkowo ulokował właśnie w miejscu zaprojektowanym jako punkt węzłowy przyszłej szybkiej kolei podziemnej.

Długa historia z niepewnym zakończeniem

Gdy po pierwszej wojnie światowej oraz rozpadzie Austro-Węgier powstało Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców – konglomerat kultur, religii, etnosów, tradycji politycznych, a także modeli społeczeństw czy poziomów rozwoju gospodarczego – król Aleksander I Karađorđević zaczął aktywnie propagować synkretyczną koncepcję architektury unifikacyjnej, której patronowała ideologia jugosłowiańska. Administracja królewska objęła jednak kuratelą przede wszystkim monumentalne budynki państwowe, zaś, jak stwierdza serbski historyk architektury Aleksandar Kadijević (2018, s. 263), „niemal wszystkie budynki mieszkalne, usługowe i przemysłowe były kształtowane niezależnie od ideologicznych priorytetów instancji rządowych". Zła sytuacja ekonomiczna, zderegulowane ustawodawstwo oraz deficyt spójnych planów zagospodarowania przestrzennego sprawiły, że wyniszczony wojną Belgrad rósł wówczas bezładnie, rozpływając się na przedmieścia, gdzie panowały niewystarczające warunki socjalne. Jedną z dróg wiodących ku, inspirowanej nowoczesną urbanistyką europejską, modernizacji stolicy miało być uporządkowanie przestrzeni miejskiej poprzez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań transportowych umożliwiających skomunikowanie belgradzkich osiedli mieszkaniowych z historycznym centrum.

Instytucjonalne usankcjonowanie ambicji przetransformowania stołecznej przestrzeni nastąpiło w 1921 roku, kiedy z inicjatywy Stowarzyszenia Serbskich Inżynierów i Architektów (*Удружење српских инжењера и архитеката*) ogłoszono międzynarodowy konkurs na opracowanie generalnego planu urbanistycznego Belgradu. W programie konkursowym wyszczególnione zostały podstawowe oczekiwania wobec przygotowywanych wizji rozwoju stolicy pierwszej Jugosławii. Jednym z nich było – obok między innymi wprowadzenia rozwiązań dotyczących mostów na Dunaju oraz obwodowej kolei elektrycznej integrującej przedmieścia z centrum – zaplanowanie w centralnej części miasta podziemnej linii tramwajowej (Vukotic-Lazar & Roter-Blagojević, 2018, ss. 274–276). Wprawdzie jury ostatecznie nie zarekomendowało żadnego ze zgłoszeń do realizacji, jednak z perspektywy tematu niniejszego artykułu istotne jest to, że poszczególne wymagania organizatorów konkursu wyznaczyły punkt inicjujący ponadstuletnią historię nieudanych prób budowy belgradzkiego metra.

Niepowodzeniem zakończył się bowiem również kolejny koncept wzbogacenia stołecznej przestrzeni o rozwiązanie transportowe będące namiastką miejskiej kolei podziemnej. W 1923 roku zespół kierowany przez Đorđe Kovaljevskiego, architekta i urbanistę

pochodzącego z miasta Kropywnycki na terenie dzisiejszej Ukrainy, przygotował (pierwszy oraz nigdy niezrealizowany w całości) plan generalny zagospodarowania przestrzennego Belgradu. W nowej koncepcji przewidziano między innymi budowę prawie trzykilometrowego tunelu kolejowego. Miał on powiązać tak zwany Amfiteatr Sawski[2] (*Savski amfiteatar*) z dworcem kolejowym w okolicy mostu Pančevo na Dunaju. Z powodu poziomu skomplikowania konstrukcyjnego projektu oraz niedoboru środków finansowych budowa łącznika nie doszła do skutku, nad czym trzynaście lat po przygotowaniu planu generalnego ubolewał architekt Svetomir Lazić. W kwietniu 1936 roku na łamach dziennika „Politika" zauważył, że w razie przyszłej wojny mieszkańcy Belgradu (będącego przecież administracyjnym centrum państwa) nie będą mieli dostępu do żadnej infrastruktury ochrony cywilnej. Według autora artykułu funkcję schronu przeciwlotniczego mógłby pełnić właśnie zaplanowany przez Kovaljevskiego tunel kolejowy, który – jak kategorycznie apelował Lazić – „musi powstać" (Lazić, 1936, s. 12). O konieczności stworzenia systemu miejskiej kolei podziemnej był również przeświadczony urbanista Ratimir Nikolić. W 1938 roku nakreślił on aż trzy linie przebiegu przyszłego metra, co było wówczas projektem niemożliwym do urzeczywistnienia, głównie ze względów finansowych oraz technicznych. Realizacja tego zamysłu umożliwiłaby zintegrowanie starej części Belgradu, położonej na prawych brzegach Sawy i Dunaju, z obszarami miejskimi (przede wszystkim z dzielnicą Zemun), do których jedyna droga wiodła przez mosty.

Nakreślona pokrótce w powyższych akapitach geneza belgradzkiego metra stanowiła jedynie wstępną fazę rozwoju idei szybkiego transportu miejskiego w Serbii. Zestawienie rozwiązań proponowanych przez urbanistów i architektów z okresu międzywojnia ukazuje, że odznaczali się oni dalekowzrocznością. Metro nie stanowiło wówczas doraźnej, palącej potrzeby, gdyż gęstość zaludnienia Belgradu była stosunkowo niewielka[3], a komunikacja naziemna wystarczająca. Wspomniani planiści słusznie antycypowali jednak problemy – takie jak wykluczenie komunikacyjne, korki czy niedostateczna przepustowość ulic – z którymi

[2] Mianem Amfiteatru Sawskiego określana jest część Belgradu położona na prawym brzegu Sawy. Toponim jest nawiązaniem do ukształtowania terenu – w tym miejscu meander rzeki zakreśla łuk przypominający widownię półkoliście obramowującą arenę. Okolica zakola rzecznego była marginalizowana przez władze miejskie oraz zaniedbana, stąd propozycja Kovaljevskiego, aby zintegrować ją z północnym rejonem serbskiej stolicy. Przykład próby rewitalizacji Amfiteatru Sawskiego stanowi – zainicjowany w 2014 roku przez rząd serbski oraz budzący liczne kontrowersje – projekt Belgrade Waterfront (Belgrad na Wodzie, *Beograd na vodi*), czyli monumentalny kompleks, na który składać się mają między innymi apartamentowce, luksusowe hotele, biurowce czy centrum handlowe. W Polsce o protestach przeciwko realizacji tej inicjatywy pisała na przykład Agata Domachowska (2019).

[3] Według spisu powszechnego przeprowadzonego w 1931 roku belgradzki okręg administracyjny zamieszkiwało 288 938 ludzi (*Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31 marta 1931 godine*, 1937, s. 8).

serbska stolica zmaga się do dziś. Opis pierwszych prób wprowadzenia omawianej technologii transportowej pozwala ponadto nakreślić strukturę procesów decyzyjnych, których przebieg w ciągu kolejnych kilku dekad właściwie nie ulegał znaczącym zmianom. Punktem startowym było zwykle przygotowanie planu przez architektów i urbanistów, którzy następnie prezentowali go politykom oraz miejskim zarządcom. Po negocjacjach realizację przyjętego projektu odraczano (najczęściej ze względów finansowych), by po kilkuletnim okresie przeczekiwania zamówić opracowanie nowej koncepcji. Historia belgradzkiego metra zataczała więc koło, cyklicznie wracając do swojego początku.

Wybuch drugiej wojny światowej zmusił urbanistów do powściągnięcia wszystkich planów modernizacji stołecznej komunikacji zbiorowej. W wyniku bombardowań miejska infrastruktura uległa znacznym uszkodzeniom (szczególnie zaś linie tramwajowe, będące wówczas głównym elementem systemu transportu publicznego, których notabene nigdy nie odbudowano, gdyż władze postanowiły zainwestować w sieć trolejbusową). Powojenne zniszczenia wymagały szybkich napraw, zwłaszcza że w 1945 roku Belgrad stał się stolicą Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii. Pięć lat później został więc opracowany kolejny plan generalny zawierający koncepcję dwóch linii szybkiej kolei miejskiej. Miała ona stanowić połączenie miejskiego pociągu i metra, ponieważ w niektórych obszarach miasta ruch przebiegałby pod ziemią. Planiści zastrzegli nawet konieczność niezagospodarowywania miejsc znajdujących się nad przyszłym tunelem, aby zagwarantować możliwość jego wydrążenia. Zakaz ten został jednak zignorowany, a cały projekt – porzucony.

Wpisując się w periodyczną trajektorię debat nad budową belgradzkiego metra, do tej niefortunnej kwestii powrócił również Nikola Dobrović, wybitny architekt i autor koncepcji urbanistycznej Nowego Belgradu, gdy w 1958 roku przedstawił propozycję trasy pierwszej linii, mającej przebiegać od twierdzy Kalemegdan do centralnej dzielnicy Vračar (Korica & Furundzić, 2011, s. 617). Dekadę później inżynier Savo Janjić, który stanął na czele zespołu przygotowującego kompleksowy plan systemu miejskiej kolei podziemnej, opracował koncepcję trzech linii metra. Do sieci miały być włączone zarówno dzielnice śródmiejskie, jak i te położone na lewym brzegu Sawy (Zemun oraz Nowy Belgrad). Plany dotyczące stołecznego metra znajdowały się na etapie najbliższym realizacji w latach siedemdziesiątych XX wieku, kiedy funkcję burmistrza pełnił Branko Pešić, polityk znany ze skuteczności w zakresie urzeczywistniania dużych inwestycji budowlanych[4]. W 1972 roku

[4] Podczas dziesięcioletniej kadencji Branka Pešicia powstały obiekty takie, jak chociażby most Gazela, tunel dla ruchu samochodowego pod placem Terazije czy emblematyczny element belgradzkiego krajobrazu – wieżowiec Beograđanka.

pracownicy Biura Urbanistyki Miasta (*Urbanistički zavod grada*) opracowali kolejny plan generalny Belgradu, który Pešić komplementował w następujący sposób:

> Jestem przekonany, że możemy określić ten plan jako wizjonerski, ale jednocześnie realny. Gdy mówię wizjonerski, mam na myśli to, że nie jest on niewolnikiem ograniczeń chwili obecnej […] i wymagań codziennej polityki. Gdy mówię realistyczny, mam na myśli to, że mieści się on w realistycznych ramach możliwości materialnych Belgradu, zarówno dzisiejszych, jak i przyszłych (Pešić, 1972, s. 2).

Twórcy nowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego, przewidując znaczący wzrost liczby mieszkańców, uznali budowę metra za jeden z celów strategicznych. W związku z tym administracja miejska powołała Sekcję do spraw Metra i Robót Podziemnych (*Sektor za metro i podzemne radove*). Na stanowisko głównego planisty oraz kierownika przedsięwzięcia wyznaczony został Branislav Jovin. W 1976 roku zaangażowani w projekt eksperci przedstawili propozycję systemu metra, które docelowo miało składać się z pięciu linii oraz powiązanej z nimi sieci transportu naziemnego. Wdrożenie tego zamysłu było wówczas procesem na tyle skomplikowanym technicznie oraz wymagającym ekonomicznie, że wizjonerstwo urbanistów, wspomniane przez burmistrza w przywołanym powyżej cytacie, sięgało roku 2000, kiedy to miał nastąpić końcowy etap realizacji planu generalnego. Sekcja do spraw Metra i Robót Podziemnych została jednak na krótko rozwiązana już w 1982 roku, a zamysł – wcześniej konsekwentnie popierany przez burmistrza Pešicia – stał się przedmiotem krytyki zarówno ze strony miejskich polityków, jak i niektórych inżynierów, których argumenty dziennikarz Stefan Slavković (2020, s. 40) ironicznie skondensował do wypowiedzi „tylko wojna jest droższa niż metro”. Jugosławia przechodziła wówczas okres destabilizacji po śmierci Josipa Broza Tity, kraj był zadłużony, a społeczeństwo szybko ubożało. Stołeczna kolej podziemna, *idée fixe* najwybitniejszych lokalnych urbanistów, ponownie została zatem pozostawiona na marginesie zainteresowania administracji miejskiej. Kwestią priorytetową stała się zaś rozbudowa naziemnego transportu szynowego. W 1984 roku pierwsze tramwaje, udekorowane kwiatami oraz entuzjastyczne witane przez mieszkańców, wyruszyły na torowiska Nowego Belgradu. To wówczas na ulicach pojawiło się słynne hasło „Tramwajem w XXI wiek” (*Tramvajem u 21. vek*), wyraźnie sygnalizujące, jaki środek komunikacji zbiorowej belgradzcy zarządcy uznali za kluczowy. Nawisem mówiąc, uczynili to między innymi pod wpływem lobbingu Przedsiębiorstwa Transportu Miejskiego w Belgradzie (*Gradsko saobraćajno preduzeće Beograd*), którego kierownictwo traktowało metro jako rozwiązanie konkurencyjne.

Wirtualne przestrzenie Belgradu

Lata dziewięćdziesiąte i okres prezydentury Slobodana Miloševicia to czas destabilizacji, wyniszczających wojen, międzynarodowych sankcji oraz hiperinflacji, nie dziwi więc fakt, że realizacja najdroższego projektu infrastruktury drogowej, jakim jest budowa metra, została odroczona. W latach 1992–1994 burmistrzynią Belgradu była Slobodanka Gruden, za kadencji której powstał Beovoz, czyli system podmiejskiej kolei łączącej okoliczne miejscowości z centrum stolicy, zaprojektowany jako substytut metra, łączący funkcje tego ostatniego, tramwaju oraz autobusu. Rolę głównego przystanku na trasie pociągu miała odgrywać reprezentacyjna podziemna stacja Pomnik Vuka (*Vukov spomenik*), nazwana tak (podobnie zresztą jak cała dzielnica) w nawiązaniu do pobliskiego pomnika Vuka Karadžicia. Konstrukcja zaczęła się już w 1989 roku, oficjalne otwarcie, w którym uczestniczył Milošević, nastąpiło zaś sześć lat później, a więc – jak stwierdził dziennikarz Dejan Aleksić (2017) – „jeden z najpiękniejszych obiektów kolejowych w Serbii budowany był w najgorszych dla […] kraju czasach". Stacja została wydrążona 40 metrów pod ziemią, co czyni ją jednym z najgłębiej położonych obiektów kolejowych w Europie[5]. Do zwieńczonego łukowym sklepieniem peronu prowadzą sześćdziesięciopięciometrowe schody ruchome, którymi prezydent Serbii w ramach Federalnej Republiki Jugosławii demonstracyjnie zjechał podczas uroczystości inauguracyjnej. Na wyższych poziomach stacji projektanci z Instytutu Transportowego (*Saobraćajni institut*) rozplanowali przestrzeń targowo-usługową. Znajdowały się tam lokale chętnie odwiedzane przez pasażerów, jak na przykład piekarnia, kawiarnia, apteka czy przychodnia lekarska. Część handlowa, w skład której wchodziły między innymi butiki, należała do Dafiny Milanović będącej wówczas właścicielką banku Dafiment (*Dafiment banka*) – współpracującej z rządem piramidy finansowej oferującej niewiarygodnie wysokie oprocentowanie lokat. W 2002 roku założycielka instytucji została aresztowana na podstawie zarzutów o defraudację, a fakt udostępnienia jej przestrzeni handlowej w jednej z najatrakcyjniejszych części Belgradu do dzisiaj budzi spekulacje dotyczące udziału Milanović w finansowaniu budowy stacji kolejowej. Dekoracje jej wewnętrznych części, w tym wyłożonej szarym granitem galerii dla pieszych, miały nawiązywać do działalności Vuka Karadžicia, etnografa i reformatora języka serbskiego, dlatego też projektanci wykorzystali

[5] Podczas drążenia tuneli prowadzących do stacji konstruktorzy natknęli się na studnię z XVIII wieku (*Bulbulderski bunar*). Dzięki modyfikacji planu budowy udało się ocalić zabytek – dziś podróżni mogą podziwiać jego część przez małe, praktycznie niezauważalne, przeszklone okienko na krańcowym odcinku peronu.

na przykład motyw liter alfabetu cyrylickiego. Rozmach całego przedsięwzięcia pozwala stwierdzić, że ówczesny rząd serbski nie szczędził środków na budowę flagowego obiektu belgradzkiej infrastruktury transportowej. Projektowi nadany został bowiem również wydźwięk propagandowy: miał poświadczać stabilność gospodarczą Federalnej Republiki Jugosławii, która przezwyciężając skutki międzynarodowych sankcji, nie rezygnowała z dużych inwestycji.

> I tam pod Vukiem jest taka stacja metra. Tylko, że tam nie ma prawdziwego metra. Bole twierdzi, że to nie jest prawdziwe metro. Tylko osobówki, które jeżdżą na pchli targ. I na jednym, i na drugim końcu jest pchli targ. I centrum handlowe, w którym nikt nigdy nie chciał otworzyć sklepu, bo nie ma po co. Nawet ci, którzy jadą na pchli targ, nie wiedzą, że za białymi drzwiami znajduje się całkiem inny świat. Że już nie wspomnę o tych, którzy nigdy nie wysiadają na tej stacji (Vujošević, 2011, ss. 113–114)

– tymi słowami przestrzeń podziemnego przystanku kolejowego charakteryzuje Milenica, czternastoletnia bohaterka dramatu *Halflife* Filipa Vujoševicia. Autor opisuje grupę młodych belgradczyków, której członkowie spędzają wakacje 2005 roku, przesiadując w salonie gier zlokalizowanym właśnie na jednym z poziomów stacji. Chłopcy trenują tam przed drużynowymi rozgrywkami w *Counter-Strike'a* (CS), strzelankę pierwszoosobową (*first-person shooter*), którą w 1999 roku stworzyli Minh Le i Jess Cliffe. Gracze wcielają się w terrorystów lub antyterrorystów, a podczas kolejnych rund uzupełniają ekwipunek oraz zespołowo realizują misję przypisaną każdej z frakcji. Scenariusz jest tak skonstruowany, aby cele obu składów były sprzeczne. Zwycięża drużyna, która w limitowanym czasie pierwsza zrealizuje zadanie lub wyeliminuje wszystkich przeciwników.

Utwór Vujoševicia, przedstawiciela młodego pokolenia serbskich dramaturgów, autorów pomiloševiciowskiej doby transformacji, to brutalnie realistyczny portret młodzieży podwójnie uwięzionej w dwóch wirtualnych środowiskach – trójwymiarowym świecie gry komputerowej oraz wielkomiejskiej przestrzeni równie nierzeczywistego metra. Męscy bohaterowie dramatu, Krzywy, Bole i Killer, przygotowują się do turnieju gry w *Counter-Strike'a* (do dziś będącego jednym z najpopularniejszych tytułów e-sportowych), sekundują im zaś Mila oraz jej siostra Milenica. Zdobywanie osiągnięć, wypracowanie maestrii w posługiwaniu się myszą i klawiaturą to podstawowe ambicje opisywanych graczy, których działania służą jedynie realizacji założonego celu, jakim jest pokonanie przeciwnej drużyny (chłopcy uczą się na przykład języka angielskiego, aby rozumieć komendy). CS to główny temat każdej rozmowy, o triumfach odniesionych podczas potyczek mówi się w utworze z dumą, ponieważ są one

miarą – toksycznie pojmowanej – męskości, porażki stanowią zaś niewyczerpywalne źródło frustracji i wstydu. Bohaterowie na co dzień używają wyłącznie pseudonimów z gry, łącząca ich relacja aktywuje się właściwie tylko po zalogowaniu do sieci, nie poświęcają też wiele uwagi realnej codzienności. Ich zaangażowanie w audiowizualną fabułę Vujošević eksponuje narracyjnie, konstruując opowieść w taki sposób, że momentami zdezorientowany czytelnik nie jest pewien, czy przestrzenią akcji są tunele rozlokowane na mapie z *Counter-Strike'a*, czy poziomy stacji kolejowej Vukov spomenik. Komputerowa rozgrywka całkowicie wchłania codzienność młodych mieszkańców Belgradu oraz wpływa na podejmowane przez nich decyzje. Wirtualne dominuje tu nad realnym, obraz rzeczywistości uniezależnia się od samej rzeczywistości, a symulacja generuje hiperrzeczywistość, którą francuski filozof kultury Jean Baudrillard objaśnia, wykorzystując – korespondującą z przestrzenną tematyką niniejszego tekstu – kartograficzną metaforę: „terytorium nie poprzedza już mapy ani nie trwa dłużej niż ona. Od tej pory to mapa poprzedza terytorium – precesja symulakrów – to ona tworzy terytorium i […] dziś to strzępy terytorium gniją powoli na płaszczyźnie mapy" (Baudrillard, 2005, s. 6). Gracze zręcznie nawigują zarówno po poszczególnych poziomach *Counter-Strike'a*, jak i segmentach podziemnej stacji kolejowej, zasady panujące w świecie fikcjonalnym adaptują zaś do codzienności Serbii pierwszej dekady XXI wieku i odwrotnie. W tej autoreferencyjnej rzeczywistości, parafrazując Baudrillarda, gra rozpuszcza się w życiu, a życie rozpuszcza się w grze (Baudrillard, 2005, s. 43). Dobitnie uświadamiają to słowa Milenicy przywołującej *credo* Krzywego, który uważa, że *Counter-Strike* „to nie tylko gra. To styl życia. Styl życia, w którym musisz zawsze uważać, żeby cię ktoś nie zaszedł od tyłu" (Vujošević, 2011, s. 117). Ekspozycja szeroko pojętych kwestii społecznych za pośrednictwem nowych mediów to zresztą zabieg charakterystyczny dla reprezentantów nurtu (w tym Filipa Vujoševicia), jakim jest nowy dramat serbski (Abrasowicz, 2020, ss. 175–202), dookreślany przez Anę Vujanović (2010, ss. 771–778) przymiotnikiem „postpolityczny". Zdaniem serbskiej teatrolożki i artystki przedstawiciele najmłodszego pokolenia dramaturgów w Serbii zawsze osnuwają fabułę wokół mikrohistorii poszczególnych postaci, ponadlokalna polityka oraz kontekst makrospołeczny pobrzmiewają zaś jako „medialne ślady – obrazy z ekranu telewizora, nie wielka metarzeczywistość" (Vujanović, 2004). Twórcy dramatów tego typu najczęściej portretują młodzież lub młodych dorosłych, a więc ludzi, dla których nowe media częstokroć są podstawowym przekaźnikiem oraz filtrem informacji.

Vujošević także nie stroni od kontekstu politycznego, jednak nakreśla go, eksploatując motyw technologii cyfrowej oraz przedstawiając świat wirtualny jako swojego rodzaju drugi

wymiar, odbicie serbskiej rzeczywistości. Nakreślony przez autora obraz Belgradu jako stolicy odizolowanego państwa jest wręcz dystopijny, nie dziwi zatem, iż wnikanie w symulację wydawało się młodym bohaterom dramatu tak kuszące, zwłaszcza że dostarczała ona wzorców zachowań i kompetencji niezbędnych do funkcjonowania w brutalnym „realu". Fabuła *Counter-Strike'a* oferowała bowiem cel, który był osiągalny dzięki odpowiedniemu treningowi oraz umiejętnie opracowanej strategii działania drużynowego. Wirtualna rozgrywka uczyła graczy, że sukces jest wypadkową sprytu, siły oraz bezwzględności, a dokładnie takich umiejętności wymagała serbska rzeczywistość nieporadnego przejścia ku neoliberalnemu kapitalizmowi. Dopiero w 2005 roku administracja George'a Busha wydała dekret o zawieszeniu sankcji gospodarczych wobec Serbii i Czarnogóry, więc czas akcji dramatu *Halflife* to okres zapaści ekonomicznej, deficytu finansów publicznych, skrajnej oligarchizacji gospodarki czy porażki projektów modernizacyjnych. Wszechogarniająca beznadzieja szczególnie deprymująco wpływała na ludzi młodych, czemu wyraz dała Milenica, niepokojąco dojrzała jak na swój wiek, najbardziej tragiczna bohaterka utworu:

> [U] nas ludzie po czterdziestce kupują sobie pierwszy samochód, po pięćdziesiątce przeprowadzają się na swoją pierwszą własną chatę. Po sześćdziesiątce nie chcą iść na emeryturę, bo myślą, że są jeszcze młodzi. Uczepili się i nie chcą odpuścić. […] My się nie doczekamy na swoją kolej (Vujošević, 2011, s. 137).

Całkowitości zanurzania się bohaterów w świecie gry oraz bezpośredniości jego doświadczania – określanych przez groznawców mianem immersji (Kłosiński, 2018, ss. 95–125) – nie należy zatem rozpatrywać w kategoriach uzależnienia. To eskapizm, zapośredniczony jednak przez elementy odrzucanej rzeczywistości funkcjonującej na zasadach przerażająco zbliżonych do mechaniki brutalnej strzelanki. Skonstruowana przez autora wizja Serbii jest katastroficzna, celowo antyfilozoficzna, nie oferuje żadnego pozytywnego programu odnowy ani nie projektuje przyszłości, co również wpisuje się w konwencję nowego dramatu, ponieważ – jak twierdzi Vujanović – autorzy z nurtu „zamiast wielkich dramatów społecznych o punktach zwrotnych, załamaniach, rewolucjach i utopiach […] oferują serię irytująco nieutopijnych, aż do banalizacji fragmentarycznych opowieści, które odrzucają wszelkie próby pozytywnej krytyki i wywrócenia społeczeństwa" (Vujanović, 2004). W tym miejscu zaznaczyć należy, że defetyzm wynikający z jednoznacznie negatywnej oceny serbskiej rzeczywistości nie jest charakterystyczny jedynie dla twórców współczesnych dzieł dramatycznych. Przemiany polityczne, które dokonały się w Serbii w pierwszych latach

XXI wieku, wywołały również reakcję wśród prozaików, wpływając zarówno na specyfikę tematyczną dzieł, jak i ich stronę formalną czy poetykę[6].

Codzienność opisanych przez Vujoševicia mieszkańców stolicy jest wypełniona beznadziejną nudą, którą próbują przezwyciężyć, jeżdżąc bez celu pociągiem, snując się podziemnymi tunelami czy przesiadując w garażu przylegającym do stacji. Chcieliby wyjechać do Stanów Zjednoczonych na turniej e-sportowy, ale mówią o tym z powściągliwością, ponieważ doskonale wiedzą, że wycieczka się nigdy nie wydarzy (Vujošević, 2011, ss. 130–131). Bohaterowie utworu utkwili w miejscu, trwając w oczekiwaniu, którego zwieńczeniem powinna być transformacja, ale dawno przestali wierzyć, że zmiana kiedykolwiek nastąpi. W takim samym stanie permanentnej przejściowości od ponad stu lat pozostaje koncepcja miejskiej kolei podziemnej. Wątek próżnego oczekiwania wybrzmiewa również w autoironicznym żarcie utrwalonym w belgradzkim urbanolekcie – mieszkańcy stolicy, wykorzystując zabawny rym z tytułem sztuki *Czekając na Godota* (*Čekajući Godoa*) Samuela Becketta, żartują, że od lat obserwują zmagania polityków i urbanistów, wciąż „czekając na metro" (*Čekajući metroa*).

Budowa stacji Vukov spomenik stanowi zatem soczewkę skupiającą wszystkie paradoksy ówczesnego systemu, które współtworzą, wykorzystując sformułowanie Dubravki Stojanović (2017, s. 87), ciąg „niedokończona stolica – niedokończone państwo". Wykorzystanie w projekcie materiałów ponadprzeciętnej jakości oraz rozmach przedsięwzięcia kontrastowały z sytuacją ekonomiczną mieszkańców Belgradu, sprawiały, że obiekt (któremu prymarnie nadano bardzo prozaiczną funkcję), przypominał raczej osobliwy salon wystawowy. Połączenie tej demonstracyjnej rozrzutności władz podczas zapaści gospodarczej z niejasnym, a momentami nawet podejrzanym, mechanizmem finansowania budowy, tworzy obraz tego miejsca jako ekstrawaganckiego pomnika Serbii w trakcie politycznej transformacji.

Historię istnienia stacji w krajobrazie Belgradu można streścić do opowieści o stopniowym pustoszeniu tkanki miasta. Twórcy zaprojektowali węzeł jako ruchliwą przestrzeń przepływu piętnastu tysięcy pasażerów na godzinę, jednak nigdy nie osiągnięto tej liczby, współcześnie oscyluje ona wokół sześciu tysięcy. Pasaż handlowo-usługowy również nie pełni już swojej funkcji, przeważająca większość lokali pozostaje zamknięta, o czym świadczą zakratowane wejścia oraz szczelnie zasłonięte witryny. Część infrastruktury wchodzącej w skład stacji dziś

---

[6] Sylwia Nowak-Bajcar, badaczka literatury serbskiej, chorwackiej i bośniackiej, zauważa, że autorzy postmodernistyczni, jak Đorđe Pisarev, Svetislav Basara oraz David Albahari, a także przedstawiciele młodszego pokolenia prozaików (Vladimir Arsenijević czy Igor Marojević) diagnozują sytuację polityczną oraz społeczną w kraju jako „stan chorobowy" (Nowak-Bajcar, 2021, s. 346). Za jeden z jego objawów uznają chociażby degradację przestrzeni Belgradu wskutek wojny postjugosłowiańskiej. O sposobach problematyzowania we współczesnej literaturze serbskiej kryzysowej sytuacji społeczno-politycznej pisali między innymi Sylwia Nowak-Bajcar (2010), Sabina Giergiel (2012), Gordana Crnković (2005) i Igor Perišić (2015).

jest w bardzo złym stanie technicznym. Najwyraźniejsze świadectwo wieloletnich zaniedbań stanowi przejście podziemne od strony ulicy Królowej Marii (*Ulica kraljice Marije*), gdzie zalegające śmieci, kapiąca z sufitu woda, skorodowane, niedziałające schody ruchome oraz brak oświetlenia uniemożliwiały belgradczykom bezpieczne przemieszczanie się. W 2022 roku, po raz pierwszy od oddania stacji do użytku, Kolejom Serbskim (*Železnice Srbije*) udało się pozyskać środki na przeprowadzenie prac remontowych, dzięki czemu odświeżone zostały wnętrza oraz wejścia. Biorąc pod uwagę powyższe informacje, można stwierdzić, że przewidywania projektantów z Instytutu Transportowego odnośnie do funkcjonalności stacji okazały się nietrafione. Jak już wspomniałam, przebiegająca przez centrum Belgradu linia kolei podmiejskiej miała być jedynie etapem przejściowym, gdyż finalnym przeznaczeniem podziemnej infrastruktury było planowane od lat metro. Wskutek kolejnych niepowodzeń w zakresie utworzenia systemu szybkiego transportu szynowego niedoinwestowany Beovoz okazał się planem zastępczym, niewystarczającą namiastką, kolejną technologią liminalną. Bohaterka dramatu Filipa Vujoševicia w przywołanym wcześniej cytacie nazwała ją metrem, które „nie jest prawdziwe" (Vujošević, 2011, s. 113). Fikcyjność tego rozwiązania demaskuje również żartobliwe określanie Belgradu mianem *metropola*. Połączenie wyrazów „metro" (*metro*) i „połowa" (*pola*) daje rzeczownik metropolia (*metropola*); ta gra słów eksponuje więc połowiczność jako cechę konstytutywną stolicy, reprezentującej to, co w Serbii niedokończone, substytutowe, podrobione[7]. Ten sam klucz interpretacyjny przyjął również Filip Vujošević, zapożyczając tytuł – także zawierający komponent połowiczności – swojego dramatu od twórców gry komputerowej *Half-Life*, poprzedniczki *Counter-Strike'a*[8].

Podsumowanie

Dziś w rozległych przestrzeniach stacji Vukov spomenik dominuje pustka, która – w połączeniu z zimną barwą oświetlenia, wyludnionym pasażem handlowym i obrazami dewastacji – sprawia wrażenie niejako postapokaliptycznego krajobrazu. Obiekt jest zaniedbanym symbolem nigdy niezaistniałej modernizacji. Demonstracyjnie przypomina o nieudanych próbach urzeczywistnienia idei metra, wyczekiwanego przez urbanistów, polityków i miesz-

[7] W 2022 roku telewizja Insajder przygotowała film dokumentalny *Belgrad: metropolia do połowy* (*Beograd: metropola do pola*), poświęcony niezrealizowanemu projektowi stołecznego metra.

[8] Nawiasem mówiąc, projekt lokacji Overwatch Nexus w drugiej części gry *Half-Life* był inspirowany wyglądem budynku Zgromadzenia Narodowego Republiki Serbii.

kańców wreszcie. Po 2000 roku apele o stworzenie stołecznego systemu kolei podziemnej właściwie nigdy nie cichły w debacie publicznej, a polityczną ambicją każdego burmistrza w XXI wieku było zdobycie tytułu twórcy metra – stanowiącego synonim postępu oraz nowoczesności. Przestrzenią, w której fiasko tych planów materializuje się najwyraźniej, jest podziemna stacja kolejowa, obrazowo scharakteryzowana przez personel w 2022 roku jako „dwudziestosiedmioletnia młoda dama, urodzona w bogatym domu, dorastającą w czasach kryzysu, która została w łachmanach, ponieważ nikt nie dał jej ani jednego dinara na ubrania czy makijaż" (BBC News na srpskom, 2022).

Filip Vujošević nieprzypadkowo ulokował akcję dramatu *Halflife* w miejscu mającym pełnić funkcję głównej stacji przyszłego metra, „w sercu belgradzkiej miejskiej pustki" (Injac, 2011, s. 16). Czas jest tam pozbawiony sensu, bo jego upływ do niczego nie prowadzi, sama przestrzeń zaś emituje magnetyczną siłę, przyciąga bohaterów, zmusza ich do spędzania całych dni na podziemnych poziomach miasta. Przedstawiciele młodego pokolenia na stałe utknęli więc i w czasie, i w przestrzeni, tak jak utknęła odizolowana, zacofana Serbia oraz tak jak utknął koncept szybkiej kolei. Diagnoza wystawiona przez Vujoševicia serbskiej rzeczywistości przełomu XX i XXI wieku jest jednoznaczna – to świat swoistego niebytu oraz zawieszenia, pozostający w fazie liminalnej.

Metro jedynie pozornie jest wyłącznie środkiem komunikacji zbiorowej. Odpowiednie rozwiązania transportowe w aglomeracjach nie tylko ułatwiają przemierzanie miasta, lecz także je uspołeczniają. Są bowiem ważnym czynnikiem równości społecznej, redukującym problemy, jak wykluczenie komunikacyjne, gettoizacja obrzeżnych obszarów czy emisja dwutlenku węgla, z którymi współcześnie zmaga się również serbska stolica. Przywołane powyżej dowcipy językowe oraz dramat Filipa Vujoševicia ukazują ponadto kulturowe znaczenie wciąż zawieszonego w czasie belgradzkiego metra. Jako symbol przejściowości zakorzeniło się ono w języku i miejskim folklorze, stanowi ponadto powracający motyw serbskiej polityki, co w zestawieniu z nieprzerwanymi próbami urzeczywistnienia projektu przez urbanistów świadczy o tym, jak powszechnie wyczekiwana jest jego realizacja. W końcu, jak słusznie stwierdza architektka i artystka wizualna Biljana Arandelović (2009, s. 207), „bez funkcjonującego systemu ruchu nie ma funkcjonującego miasta!".

Bibliografia

Abrasowicz, G. (2020). Granice nowego dramatu serbskiego – płynne i stale wytyczane na nowo: Perspektywa lokalna i recepcja w Polsce. *Przekłady Literatur Słowiańskich*, *10*(2), 175–202. https://doi.org/10.31261/PLS.2020.10.02.08

Aleksić, D. (2017, listopad 13). Problemi koji su pratili izgradnju simbola Beograda: Loša izolacija, podzemne vode i manjak para i u „zlatno doba". *Politika*. https://www.politika.rs/sr/clanak/392033/Lo-sa-izo-la-ci-ja-pod-zem-ne-vo-de-i-ma-njak-pa-ra-i-u-zlat-no-do-ba

Arandelović, B. (2009). Belgrade metro studies. *Urbani izziv*, *20*(1), 201–208. https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2009-20-01-007

Baudrillard, J. (2005). *Symulakry i symulacja* (S. Królak, Tłum.). Sic!

BBC News na srpskom. (2022, lipiec 7). *Železnica, Srbija: Podzemna stanica Vukov spomenik prošla je put od velelepnog do gotovo pustog objekta*. Danas.rs. https://www.danas.rs/bbc-news-serbian/zeleznica-srbija-podzemna-stanica-vukov-spomenik-prosla-je-put-od-velelepnog-do-gotovo-pustog-objekta/

Crnković, G. (2005). Vladimira Arsenijevicia „Pod pokładem": Zadziwiający bohaterowie i wyzwania (H. Janaszek-Ivaničková, Tłum.). W H. Janaszek-Ivaničková (Red.), *Literatury słowiańskie po roku 1989: Nowe zjawiska, tendencje, perspektywy: T. 1. Transformacja* (ss. 222–229). Dom Wydawniczy Elipsa.

Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31 marta 1931 godine: Knjiga 1. Prisutno stanovništvo, broj kuća i domaćinstava. (1937). Državna štamparija.

Domachowska, A. (2019). „The yellow duck" attacks: An analysis of the activities of the „Ne da(vi) mo Beograd" initiative in the Serbian public space. *Slavia Meridionalis*, *2019*(19), Article 1818. https://doi.org/10.11649/sm.1818

Giergiel, S. (2012). *Ocalić pamięcią: Praktyki pamięci i zapominania we współczesnej prozie postjugosłowiańskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.

Injac, G. (2011). „Nie rozpoznaję tego gatunku" – dramat jako struktura polityczna. W G. Injac (Red.), *Postpolityczność: Antologia nowego dramatu serbskiego* (ss. 7–22). Panga Pank.

Kadijević, A. (2018). Między unitaryzmem a regionalizmami: Architektura w Jugosławii (1918–1941) (M. Petryńska, Tłum.). W Ł. Galusek & M. Link-Lenczowska (Red.), *Architektura niepodległości w Europie Środkowej* (ss. 248–274). Międzynarodowe Centrum Kultury.

Kłosiński, M. (2018). *Hermeneutyka gier wideo: Interpretacja, immersja, utopia*. Instytut Badań Literackich PAN.

Korica, R., & Furundzić, D. (2011). Metro or light rail: Belgrade transport proposals. W M. Schrenk, V. Popovich, & P. Zeile (Red.), *REAL CORP 2011. Change for stability – lifecycles of cities and regions: The role and possibilities of foresighted planning in transformation processes* (ss. 613–621). CORP – Competence Center of Urban and Regional Planning.

Lazić, C. (1936, kwiecień 16). Budući tunel ispod Beograda kao sklonište protiv vazdušnog napada. *Politika*, 12.

Nowak-Bajcar, S. (2010). *Mapy czasu: Serbska proza postmodernistyczna wobec wyzwań epoki*. Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Nowak-Bajcar, S. (2021). Języki kryzysu: Patografie w najnowszej literaturze serbskiej. *Porównania*, *30*(3), 345–366. https://doi.org/10.14746/por.2021.3.21

Perišić, I. (2015). Współczesna proza serbska i dylematy postkolonializmu (S. Nowak-Bajcar, Tłum.). *Porównania*, *16*, 57–70. https://doi.org/10.14746/p.2015.16.10864

Pešić, B. (1972). Završna reč Branka Pešića, predsednika Skupštine grada Beograda. *Urbanizam Beograda*, *19*, 2–3.

Slavković, S. (2020). Beograd i metro – jedna tužna ljubavna priča. *Liceulice*, *59*, 38–40.

Stojanović, D. (2017). *Populism the Serbian way*. Peščanik.

Suboticki, I., & Sørensen, K. (2020). Liminal technologies: Exploring the temporalities and struggles in efforts to develop a Belgrade metro. *The Sociological Review*, *69*(1), 1–18. https://doi.org/10.1177/0038026120918166

van Gennep, A. (2006). *Obrzędy przejścia: Systematyczne studium ceremonii* (B. Biały, Tłum.). Państwowy Instytut Wydawniczy.

Vujanović, A. (2004). Drama bez scene: Hrapave konceptualizacije dramske produkcije novih autora u Srbiji. *Scena*, *4*. https://www.pozorje.org.rs/stari-sajt/scena/scena404/19.htm

Vujanović, A. (2010). Nova – „postpolitička" – drama. W M. Šuvaković (Red.), *Istorija umetnosti u Srbiji XX vek* (T. 1, ss. 771–778). Orion Art.

Vujošević, F. (2011). Halflife (G. Injac & J. Wichowska, Tłum.). W G. Injac (Red.), *Postpolityczność: Antologia nowego dramatu serbskiego* (ss. 111–143). Panga Pank.

Vukotic-Lazar, M., & Roter-Blagojević, M. (2018). The 1923 Belgrade Master Plan – historic town modernization. *Planning Perspectives*, *33*(2), 271–288. https://doi.org/10.1080/02665433.2017.1408485

The Belgrade Metro as a Space of Unfinished Modernisation and Literary Reflections of Its History

The concept of a Belgrade metro has been present in Serbian urban planning since the interwar period. Despite numerous projects, long discussions, and even the creation of a small part of the necessary infrastructure, the underground rapid transport system remains a solution that has never been implemented. The subject of this article is the metro viewed

as a project permanently suspended at the conceptual stage, constantly in a transitional phase, a project whose constitutive feature is "being in progress". As a result of the endless temporariness of alternative transport solutions, in Serbian culture the metro functions as a symbol of the incompleteness and dysfunctionality of local reality. This phenomenon is confirmed by Filip Vujošević's drama *Halflife*, analysed in the article. It is set in the space of the underground station Vukov Monument (*Vukov spomenik*), designed as a main point of the future metro, but still serving today as a temporary solution and a substitute.

Keywords:

Belgrade; *Counter-Strike*; Filip Vujošević; *Halflife*; metro; Serbia; contemporary literature

Historia metra w Belgradzie jako przestrzeń niedokończonej modernizacji i jego literackie refleksy

Koncepcja belgradzkiego metra jest obecna w serbskiej myśli urbanistycznej od czasów międzywojnia. Mimo licznych projektów, długich dyskusji, a nawet stworzenia niewielkiej części niezbędnej infrastruktury, system szybkiej kolei podziemnej pozostaje rozwiązaniem nigdy niewdrożonym. Przedmiot artykułu stanowi metro ujmowane jako przedsięwzięcie permanentnie zawieszone na etapie koncepcyjnym, stale znajdujące się w fazie przejściowej, którego cechą konstytutywną jest „bycie w trakcie". Nieprzemijalna tymczasowość transportowych rozwiązań zastępczych przyczyniła się do utrwalenia w kulturze serbskiej metra jako symbolu niekompletności i dysfunkcyjności lokalnej rzeczywistości. Poświadczeniem tego zjawiska jest, analizowany w artykule, dramat *Halflife* Filipa Vujoševicia, którego akcja rozgrywa się w przestrzeni podziemnej stacji Pomnik Vuka (*Vukov spomenik*), zaprojektowanej jako punkt węzłowy przyszłego metra, do dzisiaj pełniącej jednak funkcję rozwiązania tymczasowego oraz substytutu.

Słowa kluczowe:

Belgrad; *Counter-Strike*; Filip Vujošević; *Halflife*; metro; Serbia; literatura współczesna

Citation:
Kosieradzka, A. (2023). Historia metra w Belgradzie jako przestrzeni niedokończonej modernizacji i jego literackie refleksy. *Adeptus*, *2023*(20), Article 2983. https://doi.org/10.11649/a.2983

Publication History:
Received: 2023-02-05; Accepted: 2023-09-27; Published: 2024-01-12